

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXIII. — Wydana i rozesłana dnia 28. lutego 1907.

Treść: (M 43—46.) 43. Ustawa, dotycząca uregulowania na nowo prawidłowej komunikacji okrętowej z Dalmacją. — 44. Ustawa o wspieraniu marynarki handlowej i przyczynianiu się do budowy okrętów. — 45. Ustawa, dotycząca rozszerzenia urządzeń portowych w Tryeście. — 46. Ustawa, dotycząca tymczasowego uregulowania komunikacji okrętowej z Brazylią.

43.

Ustawa z dnia 23. lutego 1907,

dotycząca uregulowania na nowo prawidłowej komunikacji okrętowej z Dalmacją.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł 1.

W celu uregulowania, względnie udoskonalenia prawidłowej komunikacji okrętowej pomiędzy Tryestem, względnie Istrią z jednej, a portami dalmatyńskimi i albańskimi z drugiej strony, któreby służyły nie tylko przyspieszonemu przewozowi poczt, podróżnych i posyłek pociągów, lecz także w jak najszerszym zakresie obrotowi towarowemu, upoważnia się Rząd do poczynienia w roku 1907 wszystkich potrzebnych zarządzeń, względnie przygotowań, któreby umożliwiły zaprowadzenie wspomnianych komunikacji okrętowych drogą układu najpóźniej dnia 1. stycznia 1908, po części jako linii państwowych, łączących się z c. k. kolejami państwowymi, po części zaś jako linii innej kategorii.

Na pokrycie kosztów poszczególnych zarządzeń, wzniaskowanych w ustępie I szym, o ile ich wykonanie jest możliwe i pożądane już w ciągu roku 1907, a szczególnie na nabycie okrętów, oddaje się Rządowi do dyspozycji kredyt w kwocie 1·8 miliona koron.

Artykuł 2.

Projekt ustawy, zawierającej szczegóły urządzenia tych komunikacji okrętowych, ma być przedłożony w należytych czasie w celu zatwierdzenia konstytucyjnego.

Artykuł 3.

Wykonanie tej ustawy, która wejdzie w wykonanie w dniu ogłoszenia, polecam Moim Ministrom handlu, skarbu i kolei żelaznych.

Wiedeń, dnia 23. lutego 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Fort wkr.

Korytowski wkr.

Derschatta wkr.

44.

Ustawa z dnia 23. lutego 1907

o wspieraniu marynarki handlowej i przyczynianiu się do budowy okrętów.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Okręty handlowe morskie, które zajmują się wyłącznie żegluga wolną, będą pobierały od państwa, stosownie do warunków i przepisów, objętych niniejszą ustawą, dodatki:

a) na kosztach ruchu,

b) na kosztach podróży,

pod warunkiem, że

1. przez cały okres, na który ustawa niniejsza jest uchwalona, będą zapisane w rejestrze okrętów austriackich dla dalekiej żeglugi lub wielkiej żeglugi nadbrzeżnej,

2. należą do klasy A, Iszej lub IIgiej kategorii zakładu klasyfikacji okrętów „Veritas“ w Tryeście lub innego równorzędnego zakładu krajowego, i że

3. najmniej do dwóch trzecich części są własnością obywateli królestw i krajów, w Radzie państwa reprezentowanych. Z obywatelami austriackimi stawiane będą na równi spółki akcyjne, założone w oznaczonych powyżej królestwach i krajach i posiadające tamże siedzibę, jeżeli ich rada zawiadowcza i istniejąca ewentualnie rada nadzorcza składa się najmniej w dwóch trzecich częściach z obywateli królestw i krajów, w Radzie państwa reprezentowanych. Gdyby jednakże obok rady zawiadowczej lub rady nadzorczej był ustanowiony jeszcze wydział kierujący, wszyscy członkowie tego wydziału muszą być obywatelami austriackimi.

Organa kierujące, w których ręku spoczywa prowadzenie interesów, muszą być obywatelami królestw i krajów, w Radzie państwa reprezentowanych.

Artykuł II.

Okrętom handlowym morskim, o których była mowa w artykule Iszym, będzie przyznawany dodatek na kosztą ruchu, z zastrzeżeniem warunków, określonych w artykule Xym, jeżeli

1. w chwili zapisania ich do austriackiego rejestru okrętowego nie upłynęło od czasu ich spuszczenia z warsztatu więcej jak dwa lata, i jeżeli

2. szybkość odnośnych statków, o ile są parowcami i wiozą połowę zwyczajnego ładunku, dochodzi przy próbnym biegu najmniej do 10 mil morskich.

Artykuł III.

Dodatek na kosztą ruchu będzie przyznawany okrętom handlowym morskim o pojemności minimalnej 400 ton brutto, w razie dopełnienia warunków ustawowych, najprędzej od dnia, w którym okręt otrzyma upoważnienie do wywieszenia bandery, aż do upływu 15go roku od dnia spuszczenia go z warsztatu.

Dodatek na kosztą ruchu będzie obliczany według wieku okrętu, o ile zaś chodzi o okręty, zarejestrowane po Iszym stycznia 1907, w pierwszych trzech latach według daty spuszczenia z warsztatu, a to od każdej tony pojemności brutto w rocznej kwocie:

1. 10 K dla okrętów handlowych morskich z żelaza i stali, których budowa w warsztatach tutejszych zostanie ukończona po 1. lipca 1907.

2. Dla wszelkich innych okrętów handlowych morskich z żelaza i stali:

a) 7 K, gdy będą zarejestrowane do końca roku 1910go;

b) 6 K, gdy będą zarejestrowane po 31. grudnia 1910.

3. 6 K dla okrętów żaglowych z drzewa lub konstrukcji mieszanej, zbudowanych w warsztatach krajowych.

Powyższe kwoty będą zmniejszane od początku 4go roku o 5 procent rocznie, a od początku 10go roku o 10 procent rocznie.

Okrętom handlowym morskim, mającym więcej niż 7000 ton pojemności brutto, przyznawany będzie dodatek na kosztą ruchu tylko w tym wymiarze, jak okrętom handlowym morskim o pojemności 7000 ton brutto.

Artykuł IV.

Jeżeli okręt wskutek poniesienia hawaryi jest rozebrany w celu naprawy dłużej jak sześć miesięcy bez przerwy, albo z jakiego innego powodu dłużej jak trzy miesiące, lub gdy z takiej samej przyczyny jest wycofany ze służby handlowej, traci na odnośny okres prawo do dodatku na kosztą ruchu.

Poszczególne raty roczne dodatku na kosztą ruchu będą przyznawane tylko w takim razie, jeżeli odnośny okręt w ciągu roku bezpośrednio poprzedniego przynajmniej raz zawinął do jednego z portów tutejszokrajowych w służbie handlowej.

Okręty, które odbywają jazdy między zagranicznymi portami morskimi lub rzeczynymi w dobiegu do linii austriackich zakładów przewozowych w celu przyjmowania, względnie odwożenia towarów, w interesie produkcji austriackiej (artykuł VII, ustęp 3), można uwolnić od obowiązku zawijania do przystani tutejszokrajowych.

Artykuł V.

Dodatek na kosztą podróży pobierać będą okręty, w artykule Iszym określone, za podróże poza obrębem malej żeglugi nadbrzeżnej (ustawa z dnia 7. maja 1879, Dz. u. p. Nr. 65, o zaciąganiu do rejestru okrętów handlowych morskich) pod tym warunkiem, że ładunek towarów, przewieziony przez dotyczący okręt z jednego z portów austriackich dokąd inąd, albo też przeznaczony do jednego z portów austriackich, odpowiada najmniej jednej trzeciej części pojemności netto odnośnego okrętu albo wynosi najmniej 1700 ton netto, dalej pod warunkiem, że podróże te podejmowane będą w interesie handlu i obrotu krajowego i że nie będą wykonywane parowcami obok pewnej linii regularnej, subwencjonowanej przez Rząd.

Z zastrzeżeniami, wynikającymi z postanowień artykułu XIIIgo, wynosi dodatek na kosztą podróży

za każdych 100 mil morskich kursu 10 h od tony pojemności netto.

Gdy chodzi o podniesienie rozwoju pewnej relacji, posiadającej szczególną ważność dla produkcji austriackiej, może Minister handlu zniżyć wyjątkowo ustanowiony powyżej wymiar ładunku aż do jednej czwartej pojemności netto, które to ustępstwo jednakże nie może być zastosowane do okrętów, przewożących wychodźców.

Parowcom o pojemności netto powyżej 5000 ton płacony będzie dodatek na koszt podróży w takim samym wymiarze, jak parowcom o pojemności 5000 ton netto.

Dodatek na koszt podróży będzie obliczany według najkrótszej odległości morskiej.

Przystanie pośrednie tylko wtedy będą brane w rachubę przy obliczaniu odległości, jeżeli w nich będą wyładowane, względnie załadowane towary, wywiezione z portów austriackich albo przeznaczone do portów austriackich i odpowiadające najmniej szóstej części pojemności okrętu netto.

Artykuł VI.

Rząd ma prawo postanowić drogą rozporządzenia dla poszczególnych artykułów (dla pewnej jakości ładunku) albo dla poszczególnych relacji, albo też i dla jednego i dla drugiego, bądź zupełne zniesienie dodatku na koszt podróży, bądź ograniczenie go do niższego wymiaru.

Takie zarządzenia muszą być w danym razie ogłoszone najpóźniej na sześć miesięcy przed wejściem w wykonanie, a mianowicie w ciągu miesiąca stycznia, i nie będą stosowane do kursów, które w chwili obwieszczenia już się rozpoczęły.

W roku 1907ym może takie zarządzenie być wydane tylko w miesiącu czerwcu i wejść w wykonanie od 1. stycznia 1908.

Artykuł VII.

Rząd ma prawo przyznać dodatek na koszt podróży także dla kursów między zagranicznymi przystaniami na morzu lub na rzekach, podejmowanych w dobiegu do linii austriackich zakładów przewozowych w celu odbierania lub dowożenia towarów, o ile kursa takie będą uznane za pożyteczne dla produkcji austriackiej lub dla rozszerzenia jej związków.

Podobnie też przysługuje Rządowi prawo przyznania wyjątkowo dodatku na koszt podróży okrętom, odbywającym jazdy w obrębie małej żeglugi przybrzeżnej.

Artykuł VIII.

Przedsiębiorstwom, które na obszarze królestw i krajów, w Radzie państwa reprezentowanych, zajmują się sposobem zarobkowym budową okrętów

handlowych morskich, przyznawany będzie za budowę okrętów handlowych, oznaczonych w artykule I szym, które spuszczone będą z ich warsztatów po dniu 1. lipca 1907, jednorazowy dodatek na koszt budowy, a to w granicach, zakreślonych w artykule XI tym.

Dodatek na koszt budowy, który będzie przyznawany pod warunkiem użycia najmniej 50 procent materiału krajowego, wynosi:

1. dla parowców z żelaza i stali:

- a) na budowę kadłuba okrętowego 40 K od każdej tony brutto,
- b) na budowę maszyn okrętowych, wytworzonych w krajach austriackich, oraz takichże kotłów, nowych przewodów rurowych i maszyn pomocniczych wszelkiego rodzaju po 8 K od każdych 100 kilogramów.

2. Dla żaglowców z żelaza i stali 14 K od każdej tony brutto kadłuba okrętowego.

Za każdy procent użytego materiału krajowego, wychodzący poza 50 procent, podwyższone będzie wynagrodzenie za budowę o 1 procent.

3. Dla żaglowców z drzewa lub konstrukcji mieszanej po 10 K za każdą tonę brutto kadłuba okrętowego.

Okrętom żaglowym, które posiadają maszyny pomocnicze, będzie przyznawane oprócz dodatku na koszt budowy, ustanowionego dla okrętów żaglowych, jeszcze wynagrodzenie, przewidziane pod 1, b).

Dodatek na koszt budowy będzie przyznawany nawet w razie użycia materiału krajowego w mniejszej ilości niż 50 procent, jeżeli będzie udowodnionem, że potrzebnego materiału nie można było dostać w królestwach i krajach, w Radzie państwa reprezentowanych, w dostatecznej ilości lub w jakości, odpowiadającej warunkom, ustanowionym co do jego użycia, lub że można go było dostać tylko w terminie stosunkowo bardzo późnym albo tylko za taką cenę, licząc w nią także koszt transportu, która przewyższa cenę zagraniczną łącznie z kosztami przewozu; jednakże w takim przypadku za każdy procent, o który użycie materiału tutejszego spada poniżej 50 procent, zmniejszy się wynagrodzenie za budowę o $\frac{1}{2}$ procent swej kwoty.

Przez procenty, o których mowa w tym artykule, rozumie się zawsze procenty od wartości, a obliczać je należy oddzielnie dla kadłuba okrętowego (1, a), a oddzielnie dla maszyn okrętowych (1, b).

Zamierzając wystąpić z pretensją do dodatku na koszt budowy, winno przedsiębiorstwo, wykonujące budowę, zgłosić się z chwilą rozpoczęcia budowy do c. k. władzy morskiej, aby jej dać sposobność wykonywania specjalnej kontroli, przewidzianej w artykule XVIII tym.

Postanowienie, zawarte pod punktem 1 b), może być stosowane w analogiczny sposób w takim razie, gdy chodzi o wymianę przytoczonych tam części urządzenia okrętowego na inne.

Okrętom, maszynom i kotłom, które w chwili wejścia w życie niniejszej ustawy znajdują się już w toku budowania, nie będą przyznawane dodatki na koszt budowy, postanowione w tej ustawie.

Artykuł IX.

Okręty morskie handlowe, zaciągnięte do austriackiego rejestru okrętowego, uwolnione będą przez cały okres, na jaki ustawa niniejsza jest uchwalona, od podatku zarobkowego.

Nadto okrętom handlowym morskim, zbudowanym w warsztatach tutejszokrajowych w ciągu okresu obowiązywania niniejszej ustawy, przyznane będzie uwolnienie od podatku zarobkowego na przeciąg lat dziesięciu, licząc od dnia wygotowania listu rejestrowego dla odnośnego okrętu.

Gdy jeden i ten sam przedsiębiorca posiada okręty, uwolnione od podatku i podlegające podatkowi, natenczas powszechny podatek zarobkowy ma być rozłożony według średniej rentowności samych tylko okrętów, podlegających podatkowi. Jeżeli natomiast chodzi o rozłożenie podatku zarobkowego przedsiębiorstw, obowiązanych do publicznego składania rachunków, należy dochód czysty, wynikający z użycia okrętów, od podatku uwolnionych (po potrąceniu kwoty wydatków wspólnych, przypadających na te okręty), wyliczyć z podstawy opodatkowania; gdyby jednakże takie bezpośrednie obliczenie dochodu czystego było niemożliwe, należy go obliczyć z całkowitego dochodu czystego na podstawie stosunku ilości mil tonowych, odbytych przez okręty od podatku uwolnione, do ilości takichże mil, odbytych przez wszystkie okręty razem, a otrzymaną w ten sposób kwotę wyliczyć z podstawy opodatkowania.

Powyższe postanowienia tego artykułu nie będą miały zastosowania do okrętów, które należą do przedsiębiorcy, subwencyonowanego przez Rząd na zasadzie specjalnych ustaw.

Kontrakty, dotyczące przeistoczenia spółek okrętowych na spółki akcyjne, których statuta odpowiadają warunkom artykułu Igo, l. 3, są wolne od stempli i należności, o ile spółka, przeistoczyć się mająca, istniała już w dniu 1. stycznia 1907. Gdy się ziszczają powyższe warunki, przyznawane będzie uwolnienie od stempli i należności także w takim razie, gdy chodzi o jakąś inną emisję akcji w celu wykupienia okrętów pewnej spółki żeglarskiej, nie ukonstytuowanej jako spółka akcyjna.

Artykuł X.

Dodatek na koszt ruchu, postanowiony niniejszą ustawą dla okrętów handlowych morskich,

zaciągniętych do rejestru po dniu 1. stycznia 1907, będzie przyznawany rocznie dla 18.000 ton brutto, pomiędzy tem nie więcej jak 3000 ton brutto okrętów żaglowych, to znaczy w ciągu całego okresu obowiązywania niniejszej ustawy dla 180.000 ton brutto w ogólności, z czego na okręty żaglowe nie może przypadać więcej jak 30.000 ton brutto.

Gdyby w pewnym roku nie osiągnięto kontyngentu rocznego 18.000 ton brutto, resztę należy przenieść na rok następny.

Okręty handlowe morskie, wybudowane za granicą, mogą tylko o tyle uczestniczyć w dodatku na koszt ruchu, o ile okręty konstrukcyi krajowej nie wyczerpują całej ilości ton, będącej w odnośnym roku do dyspozycji.

Okrętom handlowym morskim, oddanym przez swych właścicieli świeżo do służby w miejsce innych okrętów, korzystających z dobrodziejstw tej ustawy, przyznany będzie pod warunkami, określonymi w tej ustawie, i stosownie do zawartych w niej przepisów dodatek na koszt ruchu nawet w takim razie, gdy w chwili, w której otrzymają prawo do wywieszania bandery, wyczerpana już będzie ilość ton, wyznaczona na odnośny rok, ale tylko w takiej kwocie i na taki przeciąg czasu, w jakiej i na jaki korzystały z tego dodatku uprzywilejowane okręty wycofane.

Artykuł XI.

Jednorazowy dodatek na koszt budowy, postanowiony w artykule VIIym, przyznany będzie w ogólności dla 270.000 ton brutto. W jednym roku będzie rzeczony dodatek wypłacany tylko dla maksymalnej ilości 25.000 ton brutto.

Artykuł XII.

Kwoty, które na zasadzie niniejszej ustawy mają być w poszczególnych latach użyte na wsparcie marynarki handlowej, należy w preliminarzu państwa wykazywać oddzielnie jako dodatki na koszt ruchu i jako dodatki na koszt podróży. Ogólna suma roczna, przeznaczona na ten cel, łącznie z dodatkami na koszt ruchu, zalegającymi jeszcze na zasadzie ustawy z dnia 27. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 189, nie może przekraczać

za rok 1907 kwoty 4·2 milionów koron

"	"	1908	"	4·4	"	"
"	"	1909	"	4·7	"	"
"	"	1910	"	5·0	"	"
"	"	1911	"	5·3	"	"

a począwszy od roku 1912, aż do upływu okresu obowiązywania niniejszej ustawy — kwoty 5·6 milionów koron.

Kwoty, potrzebne na opłacenie dodatków na koszt budowy, należy co roku wstawić w preliminarz państwa, trzymając się granic, zakreślonych w artykule XIym.

Artykuł XIII.

Prawo do poboru dodatku na kosztu ruchu będzie przyznawane w obrębie granic, określonych w artykule Xym, i z zastrzeżeniem warunku, wpływającego z trzeciego ustępu artykułu Xgo, w tej kolei, w jakiej do c. k. władzy morskiej nadchodzić będą odnośne podania, opatrzone dowodami wypełnienia warunków ustawowych.

Gdy pewnemu okrętowi przyznano prawo do poboru dodatku na kosztu ruchu, wypłata poszczególnych kwot rocznych będzie uskuteczniata na każdorazową specjalną prośbę, opatrzoną dowodami dalszego istnienia warunków ustawowych i wniesioną do c. k. władzy morskiej, na końcu każdego roku, licząc od spuszczenia okrętu z warsztatu. Gdy prośba o wypłatę poszczególnej raty rocznej, opatrzona potrzebnymi załącznikami, nie będzie wniesiona w ciągu jednego roku, licząc od powyższego terminu, natenczas prawo do tej raty rocznej wygasa.

O dodatki na kosztu podróży w myśl artykułów Vgo, VIgo i VIIgo należy zwracać się do c. k. władzy morskiej w przeciągu trzech miesięcy od chwili ukończenia odnośnej podróży, załączając dowód wypełnienia warunków ustawowych.

Prośby, które będą wniesione po upływie przepisanego terminu, ale nie później jak do roku po ukończeniu odnośnej podróży, będą uwzględniane tylko w takim razie, jeżeli spóźnienia nie można przypisać winie strony proszącej.

Wypłata dodatków na kosztu podróży, zażądanych najpóźniej do dnia 31. grudnia, nastąpi po zbadaniu odnośnych prośb najpóźniej do dnia 31. stycznia roku następnego.

Gdyby suma tych dodatków na kosztu podróży przekraczała kwotę, będącą do dyspozycji, natenczas należy rzeczzone dodatki w miarę kwoty, jaką można rozporządzać, stosunkowo zmniejszyć.

Tę kwotę obliczy się w ten sposób, że od sumy całkowitej, ustanowionej na odnośny rok w myśl artykułu XIIgo, potrąci się dodatek na kosztu ruchu, prelininowany na ten rok.

Dodatek na kosztu budowy będzie wypłacany w obrębie granic, określonych w artykule XIym, po całkowitem wyporządzeniu odnośnego okrętu, w tej kolei, w jakiej do c. k. władzy morskiej wnoszone będą podania o wypłatę, opatrzone dowodami wypełnienia warunków ustawowych.

O dodatek na kosztu budowy należy prosić w ciągu jednego roku od chwili zupełnego wyporządzenia okrętu, wnosząc w tym celu podanie, opatrzone potrzebnymi załącznikami, gdyż w razie przeciwnym prawo do tego dodatku wygasa.

Artykuł XIV.

Z dodatków na kosztu ruchu i podróży, postanowionych niniejszą ustawą, należy potrącać 5 procent.

Dopóki w tej mierze nie będą wydane inne zarządzenia ustawowe, przypadają potrącone w ten sposób kwoty na rzecz austriacko-illyryjskiego lub dalmatyńskiego funduszu zapomogowego dla marynarzy, a to stosownie do tego, gdzie się znajduje port ojczysty odnośnego okrętu.

Artykuł XV.

Okręty, pobierające dodatek na kosztu ruchu, mogą — o ile są zbudowane za granicą — przed upływem lat pięciu, a — o ile są zbudowane na obszarze tutejszym — przed upływem lat czterech od przyznania im tego dodatku, przejść pod banderę zagraniczną lub na własność pewnego przedsiębiorstwa żeglugi, subwencyonowanego przez Rząd na zasadzie specjalnych ustaw, tylko wtedy, gdy Minister handlu udzieli na to specjalnego zezwolenia.

Takie pozwolenie nie może być udzielone, gdy chodzi o sprzedaż okrętu pewnemu ustawowo subwencyonowanemu przedsiębiorstwu żeglugi, które w jakiegokolwiek formie pobiera zapomogę na budowę z funduszy państwowych.

Pozwolenie, przewidziane w ustępie pierwszym, będzie udzielone dopiero wtedy, gdy Rządowi zostanie zwrócona cała kwota, pobrana na zasadzie artykułu IIIgo tytułem dodatku na kosztu ruchu dla odnośnych okrętów.

Właściciele okrętów, którzy uskutecznią taką sprzedaż bez pozwolenia Ministra handlu, odpowiadają Rządowi za zwrot wszystkich kwot, pobranych na zasadzie artykułu IIIgo tytułem dodatku na kosztu ruchu dla odnośnego okrętu, gdy zaś okręt sprzedany miał kilku współwłaścicieli, ręczą wszyscy do niepodzielnej ręki. Nadto właścicielom okrętu, którzy w ten sposób sprzedali swój statek, można na przyszłość odebrać prawo do dodatku na kosztu ruchu dla okrętów, będących ich własnością.

Okręty, które wskutek sprzedaży za granicę straciły dodatek na kosztu ruchu, nie mogą odzyskać tego dodatku nawet wtedy, gdyby ponownie zostały zarejestrowane na obszarze tutejszym i nie mają też prawa do uwolnienia od podatku.

Artykuł XVI.

Przedsiębiorstwom, które wyzyskują postanowienia o dodatku na kosztu budowy w tym celu, aby mogły odnośne okręty sprzedąć ze stosunkowo daleko większym zyskiem, jak okręty, którym takiego dobrodziejstwa nie przyznano, może Rząd na przeciąg jednego lub kilku lat odjąć przywileje, przewidziane w artykule VIIIym.

To samo może nastąpić w tym przypadku, gdyby w ciągu jednego roku od spuszczenia z warsztatu okręt, korzystający z dodatku na kosztu budowy, został przez przedsiębiorstwo budowy okrętów albo z jawnym lub tajnym współudziałem tego przedsiębiorstwa sprzedany za granicę.

Artykuł XVII.

Właściciele okrętów, którzy pobierają dodatek na kosztu ruchu, są obowiązani na przypadek wojny lub mobilizacji oddać odnośne okręty na życzenie Rządu do jego dyspozycji za stosownem wynagrodzeniem.

Okręty, które pobierają dodatek na kosztu ruchu, oraz takie, które wybierają się w podróż, za którą zamierzają żądać dodatku na kosztu podróży, są obowiązane, gdy je zawezwie do tego c. k. władza morską, przyjąć na pokład ponad przepisaną ilość chłopców okrętowych jednego marynarza, który ukończył szkołę żeglarstwa, a gdy mają najmniej 600 ton pojemności brutto, muszą przyjąć ponad zwyczajny stan załogi, za zwrotem kosztów wyżywienia dwóch marynarzy w charakterze kadetów, a nadto stosowną ilość poruczników żegluga kupieckiej, którzy chcą odbyć podróż morską w celu uzyskania stopnia kapitana, wreszcie odpowiednią ilość elewów maszynowych i zatrudniać ich w służbie stosownie do ich kwalifikacji.

Artykuł XVIII.

Okręty, do których stosują się postanowienia niniejszej ustawy, podlegają specjalnej kontroli władzy morskiej.

Artykuł XIX.

Postanowienia do wykonania tej ustawy będą wydane drogą rozporządzenia.

Artykuł XX.

Niniejsza ustawa wejdzie w wykonanie w dniu 1. lutego 1907 i będzie obowiązywała co do postanowień o dodatku na kosztu budowy aż do wyczerpania ogólnej ilości ton, ustanowionej w artykule Xltym, zresztą zaś aż do dnia 31. grudnia 1916.

Prawa, nabyte na zasadzie tej ustawy, pozostaną w mocy nawet po upływie okresu jej obowiązywania.

Artykuł XXI.

Prawa do dodatku na kosztu ruchu, nabyte w czasie aż do dnia 31. grudnia 1906 na zasadzie ustawy z dnia 27. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 189, pozostaną w miarę postanowień tejże ustawy i nadal w mocy.

Za podróże, które w chwili wejścia w życie niniejszej ustawy są już rozpoczęte, należy się dodatek na kosztu podróży według postanowień ustawy z dnia 27. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 189.

Tak te dodatki na kosztu podróży, jak i wszelkie inne prelensye do takich dodatków, powstałe na zasadzie postanowień ustawy z dnia 27. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 189, a ewentualnie jeszcze niezaspokojone, wreszcie wszelkie niezaspokojone jeszcze prelensye do kwot dodatku na kosztu ruchu za okres przed 1. stycznia 1907, winny być pokryte bez względu na sumy ogólne, przepisane w artykule Xltym niniejszej ustawy.

Artykuł XXII.

Wykonanie niniejszej ustawy polecam Memu Ministrowi handlu i Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 23. lutego 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Korytowski wkr.

Fort wkr.

45.**Ustawa z dnia 23. lutego 1907,**

**dotycząca rozszerzenia urzędów portowych
w Tryeście.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Dla pokrycia kosztów wykonania budowy w celu rozszerzenia istniejącego już portu w Tryeście, oraz nowego portu w Sankt Andrea i nowego placu składowego na drzewo wraz z murem nadbrzeżnym koło Servoli, jakoteż częściowego opatrzenia tych budowli portowych przynależnościami, udziela się Rządowi kredytu w kwocie maksymalnej 41,000.000 koron.

Artykuł II.

W celu pokrycia potrzeby, oznaczonej liczbowo w artykule Iszym, upoważnia się Ministra skarbu do zaciągnięcia pożyczki. oprocentowanej z uwolnieniem od podatku najwyżej po 4 od sta. W tym celu mogą być emitowane także obligacye renty, utworzonej ustawą z dnia 2. sierpnia 1892, Dz. u. p. Nr. 131, lub obligacye długu inwestycyjnego, utworzonego ustawą z dnia 26. stycznia 1897, Dz. u. p. Nr. 33, w potrzebnej kwocie.

Artykuł III.

Wykonanie niniejszej ustawy, która zacznie obowiązywać od chwili ogłoszenia, polecam Memu Ministrowi handlu i Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 23. lutego 1907.

Franciszek Józef włr.

Beck włr.

Korytowski włr.

Fort włr.

46.

Ustawa z dnia 23. lutego 1907,
dotycząca tymczasowego uregulowania komunikacji
okrętowej z Brazylią.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam,
co następuje:

§ 1.

W uzupełnieniu artykułu IIgo ustawy z dnia
28. grudnia 1906, Dz. u. p. Nr. 260, którą Rządowi

nadano upoważnienie utrzymać w mocy układ żeglarski i pocztowy, zawarty między c. k. Rządem a Spółką żeglugs parowej Austriackiego Lloyd'a, i zatwierdzony ustawą z dnia 25. czerwca 1891, Dz. u. p. Nr. 106, o ile postanowienia jego odnoszą się do stosunków komunikacyjnych z Brazylią, dopóki nie przyjdzie do skutku stanowcze uregulowanie tej komunikacji, a najpóźniej do dnia 31. grudnia 1907, upoważnia się Rząd do zawarcia z wspomnianą powyżej spółką załączonego tu w projekcie układu co do tymczasowego utrzymywania komunikacji okrętowej z Brazylią.

§ 2.

Wykonanie niniejszej ustawy, która zacznie obowiązywać od dnia ogłoszenia, polecam Moim Ministrom handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 23. lutego 1907.

Franciszek Józef włr.

Beck włr.

Korytowski włr.

Fort włr.

Układ z dnia**1907,**

zawarty między c. k. Rządem a Spółką żeglugi parowej Austriackiego Lloyd'a w sprawie tymczasowego utrzymywania komunikacji okrętowej z Brazylią.

Artykuł I.

Spółka żeglugi parowej Austriackiego Lloyd'a obowiązkuje się odbyć w roku 1907 wymienione tu poniżej podróże pod warunkami, określonymi w następujących artykułach.

Artykuł II.

Lloyd odbędzie dziewięć podróży z Tryestu do Santos i napowrót, a na żądanie c. k. Rządu, gdyby tego wymagały potrzeby ruchu, jeszcze ponadto trzy takie podróże, każdą po 12.504 mil morskich z szybkością minimalną dziewięciu mil morskich.

Nadto sześć z wspomnianych w poprzedzającym ustępie dziewięciu, względnie dwunastu podróży z Tryestu do Santos, przedłuży Lloyd na żądanie c. k. Rządu aż do Buenos Aires, gdyby potrzeba ruchu tego wymagała.

Takie zawezwanie może być wystosowane do Lloyd'a tylko na początku każdego półrocza.

Artykuł III.

Wynagrodzenie za wykonanie powyższych podróży zgodnie z układem wynosi bez różnicy 4 K od mili morskiej, przyczem na ewentualne podróże na przestrzeni od Santos do Buenos Aires należy liczyć po 1974 mil morskich.

Gdyby jednakże z dochodu brutto, uzyskanego w jednym roku na linii Tryest—Santos, wypadała

na jedną podróż przeciętna kwota, przekraczająca dochód z jednej podróży na tej samej linii, obliczony w podobny sposób na podstawie ostatnich pięciu lat, natenczas wspomniane powyżej milowe niższe będzie dla wszystkich podróży odnośnego roku, nie wyjmując i ewentualnych podróży ze Santos do Buenos Aires i napowrót, na 3.40 K od mili morskiej.

Artykuł IV.

Do kursów, uregulowanych niniejszym układem, stosowane będą we wszystkich innych względach w analogiczny sposób postanowienia nowego układu żeglarskiego i pocztowego, zawartego między c. k. Rządem a Spółką żeglugi parowej Austriackiego Lloyd'a, a obowiązującego od roku 1907.

Artykuł V.

Lloyd oświadcza, że gotów jest zatrzymać niniejszy układ w mocy bez zmian także na przeciąg roku 1908go, gdyby do dnia 1. listopada 1907 komunikacja okrętowa z Brazylią nie była uregulowana stanowczo drogą ustawodawstwa.

W dowód czego wystawiono dwa równobrzmiące egzemplarze tego układu i opatrzone je potrzebnymi podpisami i pieczęciami.